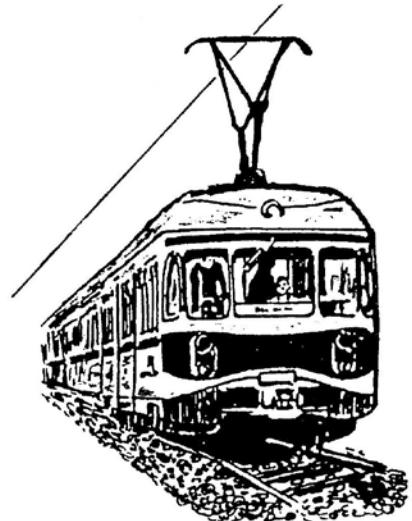


# Silberpfeil

Vereinszeitschrift der  
Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde e.V.



---

Nr. 131

28.Jahrgang

Dezember 2014

---



Aus dem Inhalt:

Vereinsnachrichten

Neues Zuhause für VT 95

Tag der Chemie in Wesseling



# IN EIGENER SACHE



Inhalt	Seite	
<b>In eigener Sache</b>	<b>2</b>	Liebe Eisenbahnfreunde und Vereinsmitglieder und Leser des Silberpfeil
<b>Der Vorstand berichtet</b>	<b>3</b>	Ich blicke kurz auf das zu Ende gehende Jahr zurück. Es war ein turbulentes Jahr mit vielen freudigen und auch unerfreulichen Ereignissen.
<b>Personalien</b>	<b>4</b>	Trotz allem hat sich der Verein bewährt und weiter entwickelt. Dieses ist auch gut so. Denn Veränderungen begleiten uns tagtäglich und bringen uns immer wieder neue Aufgaben die bewältigt werden müssen.
<b>Damals und heute</b>	<b>5</b>	Man kann also gespannt sein was im nächsten Jahr noch auf uns zukommt.
<b>Das historische Foto</b>	<b>6</b>	Ich persönlich wünsche mir für das kommende Jahr, dass der Verein in seiner Mitte den einen oder anderen als neues Mitglied begrüßen kann.
<b>Marktplatz</b>	<b>7</b>	
<b>Die Presse berichtet</b>	<b>8 – 9</b>	
<b>Rückblick 30. WEM</b>	<b>10 – 12</b>	Ich wünsche Euch und Euren Familien ein erholsames und besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr 2015!
<b>Museums Express</b>	<b>13 – 14</b>	
<b>31. WEM</b>	<b>15</b>	Nun wünsche allen viel Spaß mit der Nummer 131!
<b>Tag der Chemie</b>	<b>16</b>	<i>Dirk Collin</i>
<b>Überführung des Vt</b>	<b>17 – 18</b>	
<b>Kupzinger Anlage in Spur N</b>		
<b>Teil 2</b>	<b>19 – 26</b>	
<b>Leserbrief</b>	<b>27</b>	
<b>Güterwagen 155</b>	<b>28</b>	
<b>Perspektiven</b>	<b>29 - 31</b>	
<b>Impressum</b>	<b>32</b>	





## Liebe Vereinsmitglieder und Leser des *Silberpfeil*

Das Jahr 2014 ist für uns in vielerlei Hinsicht ein schwieriges Jahr gewesen. So ist im März, u. a. bedingt durch nicht weiter finanzierte Reparaturkosten zum letzten Mal einer unserer Schienenbusse, der VT 12, für Mitglieder und Öffentlichkeit auf HGK-Strecken gefahren und seitdem im Museumsbahnhof Vochem abgestellt. Von dort wurde im August unser zweites Motorfahrzeug, der VT 11, samt Steuerwagen, an den Betreiber des Brauhauses „Alter Bahnhof Frechen“ nach Frechen verkauft, dort aufgestellt, für gastronomische Zwecke hergerichtet und bereichert nun als ortsgebundenes Highlight hoffentlich dauerhaft diesen Bahnhof.

Der Versuch einen bezahlbar erscheinenden Schienenbus zu kaufen, scheiterte im April nach eingehender Besichtigung vor Ort an den entdeckten Mängeln und den sich daraus ergebenden zu erwartenden hohen Reparatur- und HU-Kosten.

Für eine Reihe anderer Fahrzeuge in Vochem, darunter einige immer weiter zerfallende alte Güter- und Personenwagen, aber auch mit Ausnahme der V3 alle Loks, hat der Vorstand eine Verschrottung in Angriff genommen, die jedoch bisher aufgrund immer neuer Schwierigkeiten nicht umgesetzt werden können. Auch angedachte Alternativen, z. B. Verkauf konnten nicht realisiert werden.

Damit wird erstmals seit längerem in diesem Jahr auch kein eigenes Fahrzeug für Nikolausfahrten zur Verfügung stehen, so wie auch der letzte WEM bereits ohne

unseren Schienenbus als zusätzlichen „Magneten“ auskommen musste. Immerhin haben wir uns in 2014 aber viermal in der Wesselinger Öffentlichkeit präsentiert:

- 23.03. 29. WEM
- 06.07. Teilnahme am Stadtfest
- 20.09. Teilnahme an Offene Tür Shell
- 19.10. 30. WEM

Nicht zu vergessen ist auch unsere Teilnahme an Modellbahnbörsen, hier insbesondere die große 3. Benefiz-Ausstellung des Arbeitskreises Rheinlandbahnen am 29. und 30.03.2014 in der Hardtberghalle Bonn. Bei diesen und den eigenen Börsen haben unsere Modellbahner ihre Schätze und ihr Können gezeigt, wofür an dieser Stelle einmal ausdrücklich gedankt werden soll. Damit sind wir eigentlich an dem wichtigsten Punkt meines kleinen, nur sehr unvollständigen Rückblicks angekommen: ein GROSSES DANKESSCHÖN an alle, die sich von der schwierigen Gesamtsituation nicht haben abschrecken lassen, sondern weiterhin mit Engagement, Zeit und Arbeit, hoffentlich auch manchmal mit etwas Freude die Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde unterstützt haben.

*Herzlichen Dank und alles Gute in 2015 !  
Peter Schneider*



# PERSONALIEN

Mitglieder Info



## Herzlichen Glückwunsch zum Geburtstag ...

...nachträglich den Vereinsmitgliedern, deren Daten uns bekannt sind:

Schubert, Sebastian	30.07.
Lohner, Christian	11.08.
Pohl, Doris	11.08.
Linden, Gabi	14.08.
Riemann, Ria	15.08.
Höck, Edmund	18.08.
Kreuzer, Heinrich	20.08.
Wendler, Jürg	21.08.
Dederichs, Paul	26.08.
Spyra, Reinhard	29.08.
Meschede, Klaus	02.09.
Kłosowski, Jürgen	03.09.
Moersch, Mike	03.09.
Mattar, Karl	07.09.
Vieth, Günther	08.09.
Palm, Stephan	13.09.
Schmidt, Eberhard	17.09.
Klein, Sebastian	25.09.
Dissen, Petra	26.09.
Huppert, Norbert	29.09.
Krüger, Rafael	29.09.
Nau, Maria	03.10.
Schreiner, Christian	06.10.
Leonhardt, Horst	08.10.
Wendel, Jürgen	15.10.
Dörper, David	23.10.
Frede, Karl-Heinz	24.10.
Spinath, Felix	25.10.
Glattki, Sybille	26.10.
Strecker, Erich	01.11.
Reichert, Christoph	03.11.
Kleinen, Hans-Georg	05.11.
Hannemann, Katrin	07.11.
Mosbach, Inge	07.11.
Rave, Carl-Heinz	15.11.
Vieth, Monika	19.11.
Walbaum, Gottfried	30.11.



**Wir gratulieren recht herzlich und wünschen beste Gesundheit und alles erdenklich Gute für den weiteren Lebensweg und weiterhin viel Freude im Kreis der Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde e.V.**

Ihre Silberpfeil-Redaktion

**Der Mitgliedertreff findet jeden 3. Mittwoch im Monat um 19:00 Uhr im Vereinszentrum statt**

**Folgende Termine für 2015 stehen schon fest!!!**

**21. Januar 2015  
18. Februar 2015  
18. März 2015**



# DAMALS UND HEUTE



## Ein Zeitenvergleich am Haltepunkt Badorf



Der Haltepunkt Badorf an der Vorgebirgsbahnlinie 18 hat sich in den vergangenen dreißig Jahren deutlich verändert. Im Januar 1983 hält ET60 als Personenzug nach Bonn Rheinuferbahnhof noch am typischen Bahnsteig dieser Zeit. Der Blick auf die noch einsam im Feld liegende städtische Realschule ist nahezu unverbaut.



Schon drei Jahre später erfolgten an dieser Stelle erste Maßnahmen zur Aufnahme des Stadtbahnbetriebes. ET57 und ein weiterer Stahltriebwagen als Personenzug nach Bonn begeben sich nach dem Halt



in Badorf auf die letzte Etappe in Richtung Schwadorf. Zum Zeitpunkt der Aufnahme im Mai 1986 mußte bereits seit einigen Monaten in Schwadorf in die Stadtbahn nach Bonn umgestiegen werden. Das Foto zeigt die Doppeltraktion auf dem im März eröffneten Brückenbauwerk über die Kreisstraße 7. Die Vegetation beginnt sich langsam auszubreiten, der Blick auf die Schule

ist schon eingeschränkter. Als der Stadtbahnwagen 9363 der Stadtwerke Bonn im Juli 2014 am, im September 1989 eröffneten Hochbahnsteig hält muss man schon zweimal hinschauen um noch Parallelen zum vorherigen Foto zu erkennen. Doch tatsächlich, die Metallgeländer auf beiden Seiten des Haltepunktes, aber auch die Fahrdrahtaufhängung über dem Bahnsteig sind bereits fast dreißig Jahre alt. Übrigens das Schulgebäude befindet sich nach wie vor hinter der Vegetation.

Alle Fotos: Udo Haag, Brühl



# DAS HISTORISCHE FOTO



Im Rahmen des 30. Wesselinger Eisenbahnmarktes im Oktober 2014 konnte der Verfasser dieser Zeilen das oben abgedruckte Foto aus Edmund Höck's „Schatzkiste“ ergattern. Die sw-Aufnahme hat eine Größe von ca. 40 x 30 cm und stammt aus einem Bahnhof der Köln-Bonner Eisenbahnen, in denen solche Betriebsfotos häufig anzutreffen waren. Bei dem Triebfahrzeug handelt es sich um die Doppeltrieinheit 64/65, dem späteren ET50, als Personenzug nach Köln im Frühjahr 1954. Der Stahltriebwagen der Bauserie 1944/51 hat den Bahnhof Wesseling soeben erreicht, die Aufsicht auf Gleis 3 beobachtet das Geschehen. Am Brühler Bahnsteig warten bereits die Fahrgäste auf den, laut amtlichen Fahrplan vom 04. Oktober 1953 um 15.55h abfahrenden, P559 der Querbahn mit Ziel Brühl-Mitte.



Wissenswertes: Am Morgen des 26.Oktobe 1982 kam es auf der Luxemburger Straße in Köln leider zu einem folgenschweren Unfall, bei dem auch fünf KBE-Fahrgäste verletzt wurden. Der stadtauswärts fahrende Personenzug, gebildet aus ET50, fuhr hier auf eine Straßenbahn der KVB Linie 10 auf. Der ET wurde stark beschädigt und noch am gleichen Tag für immer abgestellt. Nach einer Laufleistung von 2.512.773km wurde er am 18.06.1983 zwecks Verschrottung nach Kendenich zur Fa. Zimmer überführt.  
Foto: Udo Haag, Februar 1983



# VEREINSNACHRICHTEN



## Videos über die Köln Bonner Eisenbahn Freunde von Ingo Horning



Die Montafoner BDVT 10.14 und BDVS 10.211 ( **KBEF** VT 11 und VS 10 ) in Pension

Viele Schienenbusfahrten der **KBEF** als Erinnerung auf [Video erhältlich](#)

## Neuheit 2014

Dieselelektrische Universallokomotive  
der RheinCargo  
Typ Bombardier TRAXX F 140 DE

Die DE 805 ist mit vier Schwestermaschinen  
DE 801 – DE 804

Seit Herbst 2013 bei der RHC im Einsatz  
Das Kleinserienmodell wird als **limitierte Auflage**  
Exklusiv für Naumann Modelleisenbahnen  
Voraussichtlich im November 2014 ausgeliefert.

Silberne Lackierung, feine Bedruckung,  
Basismodell Piko

Gleichstrom(DC) mit digitaler Schnittstelle  
Wechselstrom auf Anfrage. Epoche VI  
Weitere Informationen:

[www.Naumann-online.de](http://www.Naumann-online.de) oder  
[Service@Naumann-online.de](mailto:Service@Naumann-online.de)

**Nur noch wenige Modelle zu bekommen  
Neuaflage im kommenden Jahr 2015**

## NEUHEIT IM HERBST 2014

 **RheinCargo**



Dieselelektrische Universallokomotive der RheinCargo, Typ Bombardier TRAXX F 140 DE

Die DE 805 ist mit ihren vier Schwestermaschinen (DE 801 - DE 804) seit Herbst 2013 bei der RHC im Einsatz. Das Kleinserienmodell wird als limitierte Auflage exklusiv für Naumann Modell-eisenbahnen voraussichtlich im November 2014 ausgeliefert.  
Silberne Lackierung, feine Bedruckung, Basismodell: Piko.  
Gleichstrom (DC) mit digitaler Schnittstelle (Wechselstrom auf Anfrage), Epoche VI.  
Weitere Informationen: [www.Naumann-online.de](http://www.Naumann-online.de) oder: [Service@Naumann-online.de](mailto:Service@Naumann-online.de)





# DIE PRESSE BERICHTET

Neues Zuhause für Wesselinger VT 95



## Partypeople statt Passagiere

Neues Zuhause für Wesselinger VT 95



Foto:



tos: Dirk Collin

Mit dem Autokran wurden die Waggons verladen.

Und wieder abgeladen.

### Von Montserrat Manke

**Wesseling/Frechen.** Dirk Collin ist als Industriemeister Leit- und Sicherungstechnik nicht nur Eisenbahner von Beruf, sondern auch aus Überzeugung. Der 42-Jährige verbringt einen großen Teil seiner Freizeit im Ehrenamt bei den Köln-Bonner-Eisenbahnfreunden. Im Moment baut Collin mit der Jugendgruppe den alten Urfelder Bahnhof für die Modulanlage nach.

Aber natürlich gehört seine Liebe auch den ganz großen, den "echten" Eisenbahnen, und hierbei natürlich den alten "Schätzchen", die die KBE-Freunde ihr eigen nennt. Doch von den rund 30 Waggons, die in Brühl-Vochem auf dem Gelände der KBEF stehen, gibt es acht, die so viele Jahre auf dem Buckel haben, dass man sie eigentlich nur noch verschrotten kann.

Aber genau das will Collin verhindern, und um die betagten Eisenbahnen vor dem sicheren Tod in der Schrottpresse zu bewahren, unternimmt er viele Anstrengungen. Eine davon hat jetzt zum Erfolg geführt, Collin konnte einen Schienenbus retten: Motor- und Beiwagen wurden nach Frechen vermittelt, wo die beiden Wagen aus dem Jahre 1950 auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofes der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn ihr entgültiges Zuhause gefunden haben.

Hier nämlich hat Ralf Trunz nach fast 15 Jahren Leerstand das Gebäude restauriert und ein Gasthaus draus gemacht. Trunz war schon länger auf der Suche nach Waggons, und seit Anfang des Jahres tüftelten die zwei an der Realisierung der Umsetzung der Triebwagen nach Frechen, so Collin.



# DIE PRESSE BERICHTET

Neues Zuhause für Wesselinger VT 95



Der Vorstand der KBEF habe der Sache anfangs sehr skeptisch gegenüber gestanden, doch Collin hatte überzeugende Argumente: Der Schienenbus war lauffähig, sprich er konnte mit einer RheinCargo Diesellok die 25 Kilometer lange Strecke gezogen werden, und es handelt sich um den noch einzigen existierenden Schienenbus VT 95 mit zwei gleich langen Waggons sowie Fenstern, die man herunter schieben kann.

In Frechen wurden der 18,2 Tonnen schwere Motorwagen VT 11 sowie der neun Tonnen schwere Beiwagen VT 21 mit einem Autokran von den Schienen gehoben und mit Tiefladern zu ihrem endgültigen Standplatz gebracht.

Der Beiwagen wird zu einem Lager- und Wirtschaftswagen umgebaut, der Motorwagen soll eine Event-Location werden. Beide Fahrzeuge sollen auch wieder die für sie so typische rot-gelbe Farbe erhalten.

So haben die 64 Jahre alten Eisenbahnschätzchen in Frechen nun eine neue Heimat gefunden, nachdem sie vor gut 20 Jahren Montafor aus an die KBEF verkauft worden waren. Und das ist gut so, denn um den Schienenbus durch den TÜV zu bringen, hätten die KBE-Freunde gut 100 000 Euro gebraucht, und das ist für den Verein keinesfalls zu stemmen.

Eine weitere Schienenbusgarnitur steht im Museumsbahnhof der KBEF in Brühl-Vochem. Diese wurde in den Sponsorenkatalog der Stadt Wesseling aufgenommen, aber auch ihre Zukunft ist ungewiss: "Wir hoffen auf viele Geldspenden, um den Schienenbus doch noch wieder ans Laufen zu bekommen", sagt Dirk Collin.

Mehr Infos zum Verein unter [www.kbef-ev.de](http://www.kbef-ev.de).





# RÜCKBLICK WEM

## 30. Wesselinger Eisenbahn Markt



### Mekka für Eisenbahnfreunde

#### 30. Eisenbahnmarkt

##### der KBE Frende

Fotos: Montserrat Manke

### Die schöne Welt der Eisenbahn

Die Welt im Miniaturformat: Hier ist unser Album vom 30. Eisenbahnmarkt der Köln Bonner Eisenbahn Freunde! »

**Von Montserrat Manke**

**Wesseling. Manches Hobby ist nicht kostspielig, wie zum Beispiel Blätter pressen. Diese sucht man in der Natur, legt sie in ein Buch, und dann werden sie ohne weiteres Dazutun gepresst. Es geht aber auch um einiges teurer und zeitaufwändiger: "Dafür kann man sich schon ein schönes Auto kaufen", gibt Mike Moersch zu, als er von der Redaktion des Werbekuriers nach dem Wert der 14 Meter langen "Segmentbahn" befragt wird, die man beim 30. Eisenbahnmarkt der Köln Bonner Eisenbahnfreunde (KBEF) bewundern konnte.**



Wenn die Anlage, an der vier Vereinsmitglieder bauen, in "etwa zwei bis drei Jahren" fertig ist, wird sie eine Hommage an die Stadt Wuppertal

sein, welche im Bergischen Land gelegen mit reichlich Eisenbahnverkehr aufwartet.



Diese Eisenbahn in der Spur H0 ist das neueste Projekt der Modelbahngruppe der KBEF, und zählt als solches zu denen, die die Eisenbahner im Moment noch finanzieren können. Nicht mehr bezahlbar hingegen sind für die Vereinsmitglieder die Instandhaltungskosten für die großen Eisenbahnen, die eigentlich den Vereinszweck bilden: Gut 28 Wagen und Lokomotiven nennt der Verein sein eigen, der Großteil steht im Museumsbahnhof in Vochem.

Wenigstens der Prototyp des "Silberpfeils", der Aluminium Rheinuferbahn, die nun auch schon bald 50 Jahre auf dem Buckel hat, konnte witterfest in einer Halle auf dem HGK Gelände in Wesseling untergebracht werden.

Fahren sehen wird man dieses Stück Eisenbahngeschichte dagegen wohl sicher nicht mehr: Die Verkabelung des Wagens ist zu alt, noch stoffummantelt, und kann nicht mehr unter Spannung gesetzt werden. Ein Austausch wäre für die Ehrenamtler unbezahltbar.



# RÜCKBLICK WEM

## 30. Wesselinger Eisenbahn Markt



Immerhin haben sie es geschafft - noch dank Altbürgermeister Hans-Peter Haupt - die alte UK Dampfspeicherlok in den Spendenkatalog der Stadt Wesseling mit aufnehmen zu lassen, denn es ist ein Vereinsanliegen und auch der Wunsch vieler Wesselinger, diese Lok auf Vordermann zu bringen, und sie allen Wesselingern zugänglich zu machen.

Geht es nach den KBE-Freunden könnte sie dann entrostet, gesandstrahlt und grundiert irgendwo in Wesseling - vielleicht im Rheinpark - stehen, und den Kindern als Spielgerät Freude machen, so wie die schwarze Dampflock im Kölner Zoo.

Zwischen 20 000 und 30 000 Euro seien dafür vonnaßen, und nach einem ersten vielversprechendem Kontakt mit der Shell, die ja die ehemalige Union Kraftstoff übernommen hatte, sei "letztendlich nichts passiert".

Doch zurück zum 30. Wesselinger Eisenbahnmarkt, zu dem die Besucher aus der gesamten Region kommen, um hier nach "Schätzchen" für ihre Modellbahnen zu suchen. Gleich am Eingang hat Wolfgang Mahrt seine Märklin H0 aus der "Epoche 3" der Eisenbahnzeit - also zwischen 1949 und 1970 - aufgebaut.

Nicht nur die Kinder finden die etwa drei Meter lange Anlage mit Dorfbahnhof, kleinem Rangierbahnhof und sogar einem Spielplatz, auf dem eine Kind-Miniaturfigur hin und her schaukelte, faszinierend. Die Anlage hatte sich Mahrt selbst zum 60. Geburtstag geschenkt, gute zweieinhalb Jahre hat er daran gebaut.

Auf der Empore der Halle ist mal wieder der Berzdorfer Edmund Höck mit seinen vielen Loks der HGK vertreten, und diesmal lässt er

den Nachbau einer "O&K" Lokomotive hin und her fahren.



Ihm gegenüber fummeln zwei junge KBE-Eisenbahner hinter einer Modularanlage, auf der der Nachbau des Urfelder Bahnhofs zu bewundern ist, an ihren Handys herum. Nicht etwa, weil sie "facebooken", oder "whatsappen", nein sie lenken mit ihren Smartphones dank der App "Z21", die man kostenlos aus dem Netz laden kann, die digitale "Fleischmann und Roco" Anlage. Schöne neue Eisenbahnwelt.

Von der Empore aus kann man die Unmengen an Zubehör für sämtliche Spuren auf den Verkaufstischen sehen: Schienen, Trafos, Lämpchen und vieles mehr. Für die ganz Faulen gibt es fertige Häuser zu kaufen, zum Beispiel bei dem Wesselinger Peter Pfumfei, der die Modelhäuser eines verstorbenen Eisenbahners veräußert: "Der Erlös ist für die Witwe", sagt er.





# RÜCKBLICK WEM

## 30. Wesselinger Eisenbahn Markt



Trotz der Schwierigkeiten mit der Finanzierung für den Erhalt der großen Wagons und Lokomotiven blickt Vereinsvorsitzender Karl-Heinz Frede einigermaßen positiv in die Zukunft, und deutet an, dass man auch ohne die VT's, jene Schienenbusse, die die Wesselinger von den Veranstaltungen der KBEF so gut kennen, die beliebten Nikolausfahrten anbieten möchte: "Wir sind im Gespräch mit dem KVB-Museum in Thielenbruch. Vielleicht bekommen wir das "Finchen". Das ist betriebsbereit und für uns bezahlbar".

Die Zukunft der Schienenbusse hingegen ist ungewiss, denn um sie durch den TÜV zu bringen, müsste der Verein pro Bus zwischen 80.000 und 100 000 Euro aufbringen. Da ist dann aber alles drin, auch der TÜV für die nächsten sechs Jahre.

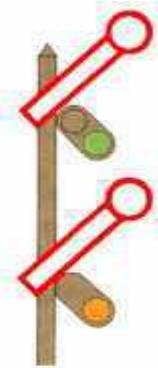


Aber wie auch immer: Ein Hauch Eisenbahnromantik kommt spätestens dann auf, wenn man in das liebevoll gestaltete Eisenbahnmuseum gleich neben der Ausstellungshalle geht: Von der Gründerzeit der Köln-Bonner-Eisenbahn bis zum Modell des frühen Godorfer Hafens und noch intakten Formsignalen, einem Fernschreiber, vorsindflutlichen Telefonanlagen, wunderschönen Modellen historischer Triebfahrtzeuge der Rheinuferbahn und vielem mehr findet sich

hier alles, was das Eisenbahnerherz höher schlagen lässt.



# Museums - Express



Informationen des Eisenbahn-Museums Wesseling der  
**Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde e.V.**

**Nr. 03**

**3.Jahrgang**

**Dezember 2014**

## Neuerwerbung I



Als Dauerleihgabe der HGK haben wir ein Diorama „ Bahnhofs-Motiv, mit KBE Zug“ übernehmen können. Es handelt sich um drei originale Modelle der Firma Gebr. Märklin von 1928 die nur in sehr geringer Sonderauflage hergestellt worden sind. Wir bedanken uns für dieses außergewöhnliche Exponat beim Vorstand der HGK sehr herzlich.

## Neuerwerbung II

Metall-Tagesstempel der KBE Bahnhof Wesseling-Rheinwerft.  
Die Stempelart wurde auf allen Bahnhöfen und Güter-  
Abfertigungen verwendet.

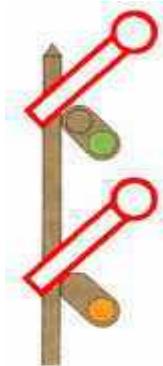
Trotzdem ist es der erste Stempel, den ich erwerben konnte und zwar auf dem Trödelmarkt in Kerpen für 40€

Wir würden gerne weitere Exemplare ankaufen und bis 50€ bezahlen



# Museums - Express

Informationen des Eisenbahn-Museums Wesseling der  
**Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde e.V.**



## **Hallo Museumsfreunde**

Historie ist ja nicht zeitgebunden.

Nachdem ich mich mit dem neuen Redakteur des **Silberpfeils** Dirk Collin arrangieren konnte, erscheint nun nach 20 Monaten die Nr. 03 des Museums-Express im Verbund mit der Nr. 131 des **Silberpfeils**. Auf Wunsch kann die Nr. 03 auch einzeln ausgeliefert werden. Eine Nachlieferung der Nr. 01 und Nr. 02 ist möglich.

Die Blätter können an den Öffnungszeiten des Museums abgeholt werden. Die Nr. 04 erscheint voraussichtlich wieder mit der Nr. 132 des **Silberpfeils** im März/April 2015.

## **Statistik: Stand 31. Dezember 2013**

	Besucher	Eintrittsgeld	Spenden
2013	665	54,00€	251,54€
Insgesamt	18708	5606,00€	11753,50€

## **Anmerkungen zu den Eintrittsgeldern:**

Bei den Eisenbahnmarkten ist der Eintritt frei. Bei den Gesellschaftsfahrten mit den Schienenbussen wurde kein zusätzlicher Eintritt erhoben. Jugendliche bis 14 Jahre haben freien Eintritt.

## **Spenden fürs Museum 2013**

Herr Arnold, Wesseling, Sachspende (bereits verkauft)	36,00€
Herr Knechtges, Brühl, Sachspende (bereits verkauft)	20,00€
Herr Fr. Fuchs, Wesseling	4,00€
Einzelspenden Bahnhofsfest im Juli	21,74€
Einzelspenden Januar-Dezember	79,00€
RTL Team für Dreharbeiten	150,00€
Herzlichen Dank allen Spendern. Die Beträge werden zweckgebunden für Neuanschaffungen und Einrichtung verwendet.	
Spenden für das Eisenbahn-Museum bitte auf das Vereinskonto 38352502 BLZ 37010050 PB Köln, mit Zusatz-für Museum-. Eine Spendenbescheinigung wird ausgestellt.	

## **Es tut sich was**

Restaurierungsarbeiten an den beiden historischen Wagen vor dem Museum haben begonnen.

Die Bodenbretter der Bremserbühne am Materialwagen werden ausgewechselt, ein Voranstrich hat begonnen. Danke an die Wesselinger Gruppe.

Dank auch am Jahresende an das Museumteam Edmund Höck, Oswald Glattki, Peter Schneider für ihre Mitarbeit und Unterstützung.

**Allen Vereinsmitgliedern und Ihren Angehörigen ein  
„friedliches Weihnachtsfest und Gesundheit im neuen Jahr“.**

Jean Riemann

Verantwortlich für den Inhalt:

Jean Riemann, Museumsleitung – Ludewigstr. 17, 50389 Wesseling. – Tel.+Fax 02236/42273

# 31. Wesselinger Eisenbahnmärkt

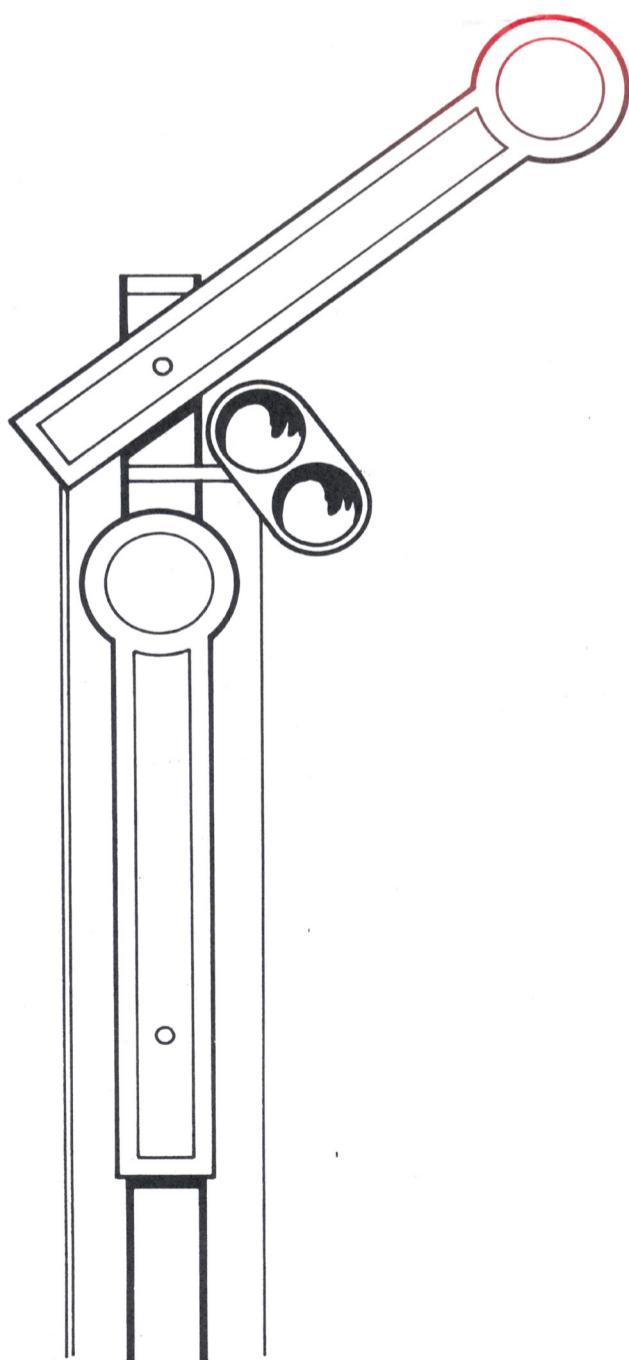
---

**Sonntag, 15. März 2015**

10.00 - 17.00 Uhr

Festhalle der Häfen u. Güterverkehr Köln AG, Wesseling  
Westring, Schwarzer Weg

## Modellbahnbörse



Modellbahn-  
Anlagen

Gastronomie und  
Cafe

Eintrittspreise: Erwachsene 3,00 €, Kinder  
bis 14 Jahre frei

Veranstalter: Köln-Bonner Eisenbahn-  
Freunde e.V. Wesseling



# TAG DER CHEMIE

## Zu Gast bei der Shell in Wesseling



Unser Stand ist sehr gut bei den Besuchern angekommen. Viele erinnerten sich an die alte KBE und waren erstaunt über das Fahrmaterial unserer Anlage wie z.B. der ET 201. Für die Kinder wurde auch vieles geboten. Besonders viel Spaß hatten sie bei unserer Modellbahn. Im Großen und Ganzen war der Tag bei der Shell für uns als Verein ein voller Erfolg. Hoffen wir dass es auch ein Erfolg für unsere UK 2 wird.

Auf die Einladung von unserem ehemaligen Pressesprecher der HGK Dr. Jan Zeese folgten wir prompt mit einer Zusage. Am 20.September 2014 präsentierten wir uns beim Tag der Chemie an der auch die Shell in Wesseling teilnahm. Wir erhofften uns mit einigen Fremdfirmen und dem Werksleiter der Shell einen Sponsor zu finden für die UK Dampfspeicherlok. Bei so einem schönen sonnigen Samstag wurde uns am Vorplatz des Ausbildungszentrums ein sehr schönes Zelt zur Verfügung gestellt.

In dem Zelt stellten wir die Urfeld HO Anlage auf. Die Werbetafeln waren mit Bildern aus der damaligen Zeit mit dem Urfelder Bahnhof bestückt. Die Zweite Tafel hatten wir mit einem Bild der UK 2 Dampfspeicherlok und dem Aufruf zur Spende ausgehangen. Das Zelt wurde richtig schön mit einigen alten Schildern und Lampen ausgestattet.

Es strömten viele Besucher an diesem Tag zur Shell. Es wurde viel geboten, unter anderem eine Werksrundfahrt. Die Shell gab allen Besuchern die Möglichkeit, im Ausbildungszentrum die Auszubildenden in ihren verschiedensten Ausbildungsberufen zu befragen und deren Ausbildungsschritte anzuschauen. Hierbei traf ich auch meinen ehemaligen Ausbildungsleiter, Herrn Meyer.



Alle Fotos: Dirk Collin, Wesseling



# SCHIENENBUS

## Überführung nach Frechen!



**Montafoner Schienenbusgarnitur VT 11/ VS 21 gingen am 16.August 2014 nach Frechen!**

Die Vochemer Mannschaft hatte alles für diesen Tag vorbereitet. Die Fahrzeuge wurden so vorbereitet, dass sich keine umweltschädlichen Stoffe mehr im Fahrzeug befanden. Unter anderem haben wir für uns noch wichtige Ersatzteile, die wir für den VT 12 benötigten ausgebaut und konserviert. Am Samstag den 16. August war es dann soweit. Die DH 713 der RheinCargo wurde an die Schienenbusgarnitur angekuppelt, um diesen aus dem Museumsbahnhof zur Abfahrt nach Frechen herauszuziehen.

Für einige Beteiligte sicherlich ein trauriger Moment. In den ganzen Jahren wurde viel Zeit und Arbeit, in das ans Herz gewachsene Fahrzeug investiert. Viele schöne Sonderfahrten werden für die Meisten in Erinnerung bleiben.

Bei wechselhaftem Wetter von Regen bis zum Sonnenschein kam die Schienenbusgarnitur sicher in Frechen um 12:30 Uhr an. Vor Ort hatte der neue Besitzer schon alles vorbereitet. Am alten Güterschuppen lagen schon zwei Gleise auf dem der Schienenbus den letzten Standort bekommen sollte.

Die Schwertransportfirma hatte schon die Traverse am Kran montiert. Einige interessierte Zuschauer hatten sich vor Ort versammelt um diesem Spektakel zu zusehen. Zuerst wurde der VS 21 angehoben. Es dauerte jedoch einige Zeit um die richtige, sicherste Möglichkeit für das heben des Wagens zu finden. Am Ende konnte der VS 21 behutsam gehoben werden, um ihn an seinen neuen Platz zu setzen.

Jetzt kam der VT11 an die Reihe.

Da die Schwertransportfirma jetzt ganz genau wusste wie es geht, konnte der VT11 schneller gehoben werden.

Hierbei mussten Sie dennoch beachten, dass der VT ein höheres Gewicht durch den Motor hatte.

Der VT11 konnte genau wie der VS 21 sicher seinen Platz erreichen. Beide Fahrzeuge geben gemeinsam ein schönes Gesamtbild am Frechen Bahnhof ab.



Dieser kurze Bericht macht vielleicht Interesse darauf, sich das Ganze noch einmal auf DVD, in einem schönen Film, von Ingo Horning, an zu schauen. (siehe Seite 7)





# SCHIENENBUS

*Überführung nach Frechen*



Fotos: Dirk Collin



### Kapitel 5

#### Erste Styrodur Erfahrungen

Zutaten in dieser Folge: Styrodur, Holzleim, Cuttermesser

Wenden wir uns als nächsten Schritt einem ersten Teil der Oberflächenherstellung zu. Bei der offenen Rahmenbauweise besteht ja das Hauptkonzept darin, dass zwischen den Gleistrassen zunächst einmal große Offenheit herrscht. Die gilt es allerdings irgendwann im Laufe des Anlagenbaus zu füllen.

Wie schon vorher beschrieben, möchte ich bei diesem Projekt zwei Techniken miteinander vergleichen. Die Fliegendrahttechnik macht sich die Teile des Rahmens als Stützen zunutze und spannt darauf eine dünne Landschaftshaut auf, die man mit Spachtelmasse stabilisieren kann. Statt Fliegendraht können auch geschichtetes Papier oder Gipsbinden verwendet werden. Die Styrodurtechnik hingegen füllt die Zwischenräume mit Material, statt nur eine Haut zu bilden.

Beide Techniken kommen zu unterschiedlichen Entwicklungsstadien der Anlage zum Einsatz. Styrodur steht genau jetzt auf dem Programm, nach der Fertigstellung des Rahmens. Fliegendraht kommt erst dann zum Einsatz, wenn weitere Kunstbauten und die Weg- bzw. Straßenstrasse schon vorhanden ist, weil das Drahtgeflecht an diesen Elementen mit befestigt wird.

Styrodur ist günstig im Baumarkt zu bekommen und soll relativ leicht zu bearbeiten sein. So mein Kenntnisstand vor Beginn dieses Bauabschnitts. Zunächst habe ich einmal den rechten Anlagenteil mit einer passenden Styrodurplatte ausgefüllt und befestigt.

Unter der Platte befinden sich Kanthölzer, welche das Styrodur vom Absacken abhalten. Nach oben habe ich es durch Unterfütterung unter der Gleistrasse fixiert. Die ist nötig, weil durch die geringe Landschaftshöhe im vorderen Bereich die Styrodurplatte relativ tief sitzen muss.

Die erste Erkenntnis beim Umgang mit Styrodur ist: es wechseln sich konstruktive mit destruktiven Phasen ab. Konstruktiv werden einzelne Schichten aufgebaut, und dann destruktiv mit diversen Hilfsmitteln, vor allem einem Cuttermesser mit langer Klinge, zurechtgeschnitten. Die Lagen lassen sich mit Weißleim verkleben. Es gibt bestimmte spezielle Styrodurkleber, die schneller aushärten, aber Weißleim tut es auch. Das Aushärten dauert allerdings bis zu einigen Stunden.





# MODELLBAHN

## Kupzinger Anlage in Spur N Teil 2



Mangels eines Konzepts, wie ich direkt eine oben runde Tunnelröhre im Bogenverlauf in das Styrodur hineinbekomme, habe ich erst einmal einen rechteckigen Querschnitt ausgeschnitten und die Rundung später mit Stryrodur, dass ich aus dem Innenteil des Tunnels ausschneiden konnte, verfüllt. Praktischerweise passt die Höhe der Styrodurplatte mit der gewünschten Durchfahrthöhe zusammen.



Die Durchfahrthöhe hängt stark davon ab, ob man einen Oberleitungsbetrieb plant oder nicht. Da ich mir zumindest das Fahren mit höhenbegrenztem aber ausgefahrenem Bügel offenhalten möchte, sind ca. 5 cm lichte Höhe ab Schienenoberkante vorgesehen. Lieber zu viel, als zu wenig. Im Unterschied zum Bild wird das Gleis später noch 2 mm höher liegen.

So schaut die Landschaftsoberfläche im rechten Teil der Anlage nach einiger Schneiderei aus. Man kann schon erkennen, wie das ganze später einmal aussehen wird. Der steile Hang soll einmal eine Felswand werden.



Die Köf macht ihre erste Testfahrt durch die gelbe Styrodurwüste. Fazit nach einigen Stunden Schnitzerei: Interessanter Baustoff, der aber einiges an Bearbeitungszeit benötigt. Ebene Flächen und steile Hänge sind schnell erstellt. Auch Auffüllungen wie die Böschung des Bahndamms im vorderen Bereich lassen sich wunderbar rasch anfertigen. Leicht gewölbte Oberflächen wie die Kuppe meines Hügels hingegen sind sehr zeitaufwändig und – wahrscheinlich – einfacher mit der Fliegengittermethode umzusetzen. Das aber nur vorab. Der direkte Vergleich folgt später.





## Kapitel 6

Unterführung aus Sperrholz und Spachtelmasse

Zutaten in dieser Folge: Sperrholz 4mm, Gips, Holzleim, Farbe schwarz oder braun



Wie in der Einleitung geschrieben, ist ein Ziel dieser Testanlage, erste gemauerte Kunstdächer aus Sperrholz mit Gipsüberzug herzustellen. Ein Testlauf für weitere Dächer dieser Art, vielleicht auch einmal ein größeres Viadukt.

Ein sehr einfaches Testobjekt ist die Bahnunterführung im vorderen rechten Eck der Anlage. Sie besteht im Grunde nur aus zwei Bögen mit angesetzten Stützmauern. Die Grundform ist schnell auf ein Stück 4 mm Sperrholz (dünneres würde es wahrscheinlich auch tun) aufgezeichnet. Ich habe dazu ein Foto einer Unterführung, die dem entsprach, was ich im Kopf hatte, nachempfunden.



Bei Holz dieser geringen Dicke genügen ein paar kräftige Ritzer mit dem Cuttermesser, um die Form aus dem Brett herauszulösen. Als nächstes steht eine Testaufstellung auf dem

Programm. Die genaue Form der Stützwände wird den örtlichen Gegebenheiten angepasst. Von hinten habe ich mit etwas Kreppband die Teile aneinandergeklebt. Nachdem der Winkel bekannt war, habe ich dann die Ritze mit Leim gefüllt und das ganze erst einmal trocknen lassen.



Jetzt kommt der spannende Teil. Aus Innen-Spachtel, Holzleim sowie etwas schwarzer und brauner Farbe habe ich mir eine relativ feste Spachtelmasse zusammengemischt.



Zum Mischungsverhältnis kann ich keine genauen Angaben mehr machen, aber man sehe sich das Ganze auf dem Foto an...

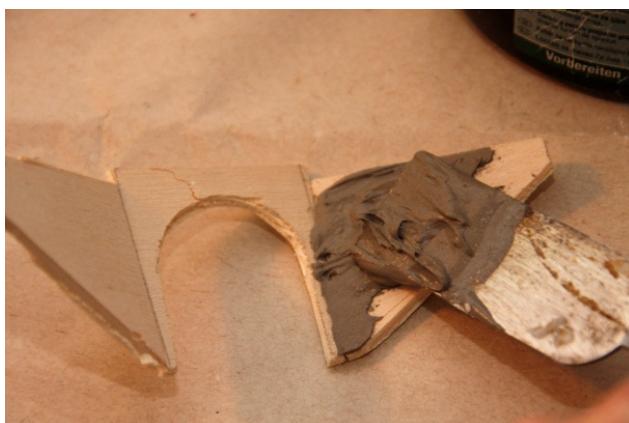


# MODELLBAHN

## Kupzinger Anlage in Spur N Teil 2



Damit wurde dann das Holz bestrichen, ungefähr 1 bis 2 Millimeter dick. Ich habe so gut wie möglich versucht, einen gleichmäßigen Spachtelmasseauftrag hinzubekommen. Das ist vor allem an den Ecken etwas kompliziert, aber man kann sich nach dem Abbinden mit Schleifpapier



helfen. Also lieber zu dick als zu dünn.

Nach dem Trocknen kann man nun die Oberflächen noch etwas planieren. Dazu ein Stück Schleifpapier um einen Holzblock wickeln und damit die Oberflächen abschleifen. Mit Lineal und Schraubendreher bin ich dann der Fläche auf den Leib gerückt und habe mich in meiner ersten Mauerstruktur verwirklicht.



Um den Steinbogen möglichst plastisch wirken zu lassen, kann man die umgebene Oberfläche reliefartig abschrägen. Dann muss man nicht alles abschaben und vermeidet die Gefahr, dabei auf das unterliegende Holz zu stoßen.

So schaut die Unterführung am Einbauort aus. Gut zu sehen im Bild ist, wie die Spachtelmasse nach dem Aushärten wieder aufhellt. Das sollte man beim Farbbeimischen beachten.

Noch fehlen etwas Farbe und die Tunneldecke. Durch die Färbung der Spachtelmasse ist es nicht so tragisch, wenn an den Ecken hier und da mal etwas abbröselt. Allerdings konnte ich bisher kein „Bröselverhalten“ beobachten. Die Beimischung von Leim verhindert dies schein-



bar wirkungsvoll. Vielleicht liegt es auch zum Teil am verwendeten „Innenspachtel“, den ich einmal für Ausbesserungsarbeiten in der Wohnung angeschafft hatte. Ich habe sogar bei einem Teil mit der Säge ein Stück abgesägt und eine extrem saubere Schnittfläche erhalten. Das Zeug härtet allerdings extrem fest aus. Ich habe Reste auf die Stelle gegeben, wo später die Felsen entstehen sollen.

Eine spätere formgebende Bearbeitung ist fast nicht möglich. Ich überlege, den Auftrag am Berg wieder abzumeißeln. Auch das Einritzen der Mauserstruktur gelingt besser wenige Stunden nach dem Spachtelauftrag, als einen Tag später.

Mit der endgültigen Farbgebung möchte ich noch warten, bis die Geländeoberfläche fertig ist. Alle Mauerteile sind gut zugänglich und können daher später bepinselt werden. Somit muss ich nicht allzu viel abkleben.



### Kapitel 7

#### Mehr Kunstbauten

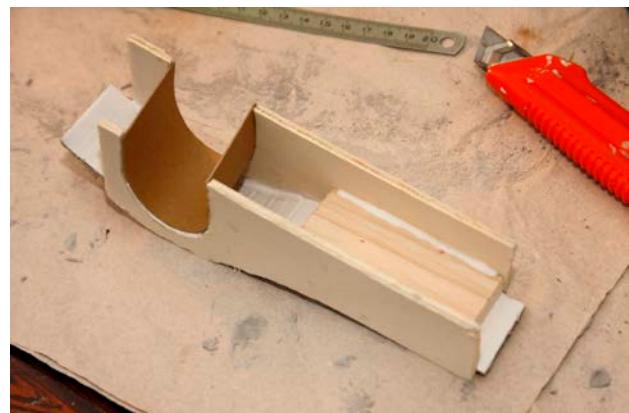
Nachdem die in der letzten Folge beschriebene Bautechnik für Mauerplatten so gut funktioniert hat, habe ich gleich noch die restlichen Kunstbauten an der Strecke fertiggestellt. Es fehlte noch eine Brücke und ein Tunnelportal.

Die Brücke ist einem schottischen Vorbild nachempfunden, von dem man zugegebenermaßen nur wenig auf dem Vorbildfoto erkennen kann, weil aus dem fahrenden Zug aufgenommen. Aber es handelt sich ja auch nur um eine „Nachempfindung“ und keine genaue Nachbildung.



Zunächst wird einmal die Größe der Durchfahrt auf einer Schablone festgelegt. Bei der Durch-

fahrthöhe musste der Option auf Elektrotraktion Rechnung getragen werden, so dass die Proportionen im Vergleich zum Vorbild endgültig nicht mehr passen.



Daraus dann wieder ein Holzmodell erstellt ...



... und das Ding dann wieder bespachtelt.



Bei der Mauerstruktur habe ich mich diesmal an ungleichmäßig großen Steinen versucht. Das Straßenpflaster entstand durch einen im feuchten Zustand eingedrückten Fliegendraht (Idee von 1zu160.net).

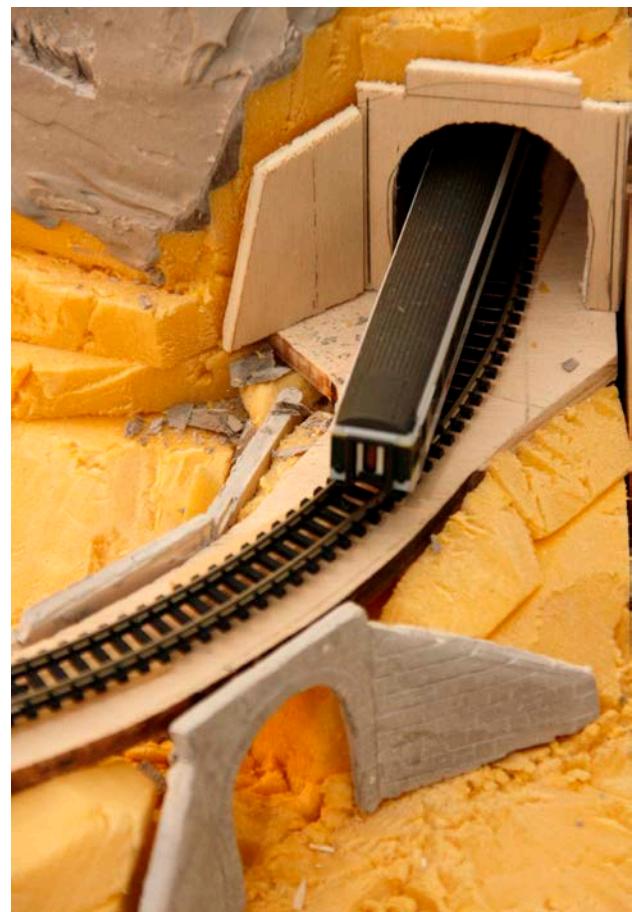


# MODELLBAHN

## Kupzinger Anlage in Spur N Teil 2



Jetzt ist alles vorbereitet für den Einsatz von Fliegendraht auf der linken Anlagenhälfte.



Aus Sperrholz habe ich auch noch die Grundlage der Straße angefertigt, die einmal über die Brücke führen wird.



Zum guten Schluss noch das Tunnelportal mit gleicher Technik. Fertig!





### Kapitel 8

#### Fliegendraht

Und weiter geht's mit der Minianlage. Jetzt wird es langsam spannend, die Landschaftsoberfläche wird vervollständigt. Wie schon mehrmals erwähnt: es läuft auf einen Vergleich Styrodur vs. Fliegendraht hinaus, und heute kommt der Fliegendraht an die Reihe.



Zunächst einmal muss man an das Zeug dran kommen. Im Baumarkt gab es im Winter keinen, aber im Eisenwarenladen ums Eck. Etwas teuer, aber für die kleine Menge die ich brauche passt. Wichtig ist, dass er aus Aluminium ist, sonst rostet er sich langsam durch die Oberfläche.

Mit einer einfachen Schere lässt sich das Gewebe leicht zerteilen. Ich habe zunächst einmal grob nach Augenmaß die zu verfüllenden Flächen ausgeschnitten.

An den Ecken kann man das Material entweder wegschneiden oder wie oben im Bild einfach



abknicken. Es stellte sich nur jetzt die Frage, wie der Draht auf dem Trassenbrett befestigt



werden soll. Nägel würden es hier natürlich auch tun, aber hier habe ich aufgrund seiner Verfügbarkeit im eigenen Lager festes Buchensperrholz verwendet – was ich nicht weiter empfehlen kann. Nägel hier einzuschlagen ist eine aufwändige Angelegenheit.

Interessanterweise kann man das Drahtgewebe aber auch mit Pattex festkleben. Dabei muss man natürlich aufpassen, dass noch genug Fläche für das Fixieren der Gleise frei bleibt. Wenn man mit einer Korkunterlage arbeiten will, muss es mehr sein als in diesen Bildern gezeigt.

Dazu legt man einfach eine Klebelinie und drückt den Draht kurz hinein, sodass beide späteren Klebeflächen benetzt sind. Dann ca. 5 min warten. Jetzt einfach den Draht fest auf die Unterlage pressen, ich habe die Rückseite eines Schraubenziehers verwendet. Das hält wunderbar.

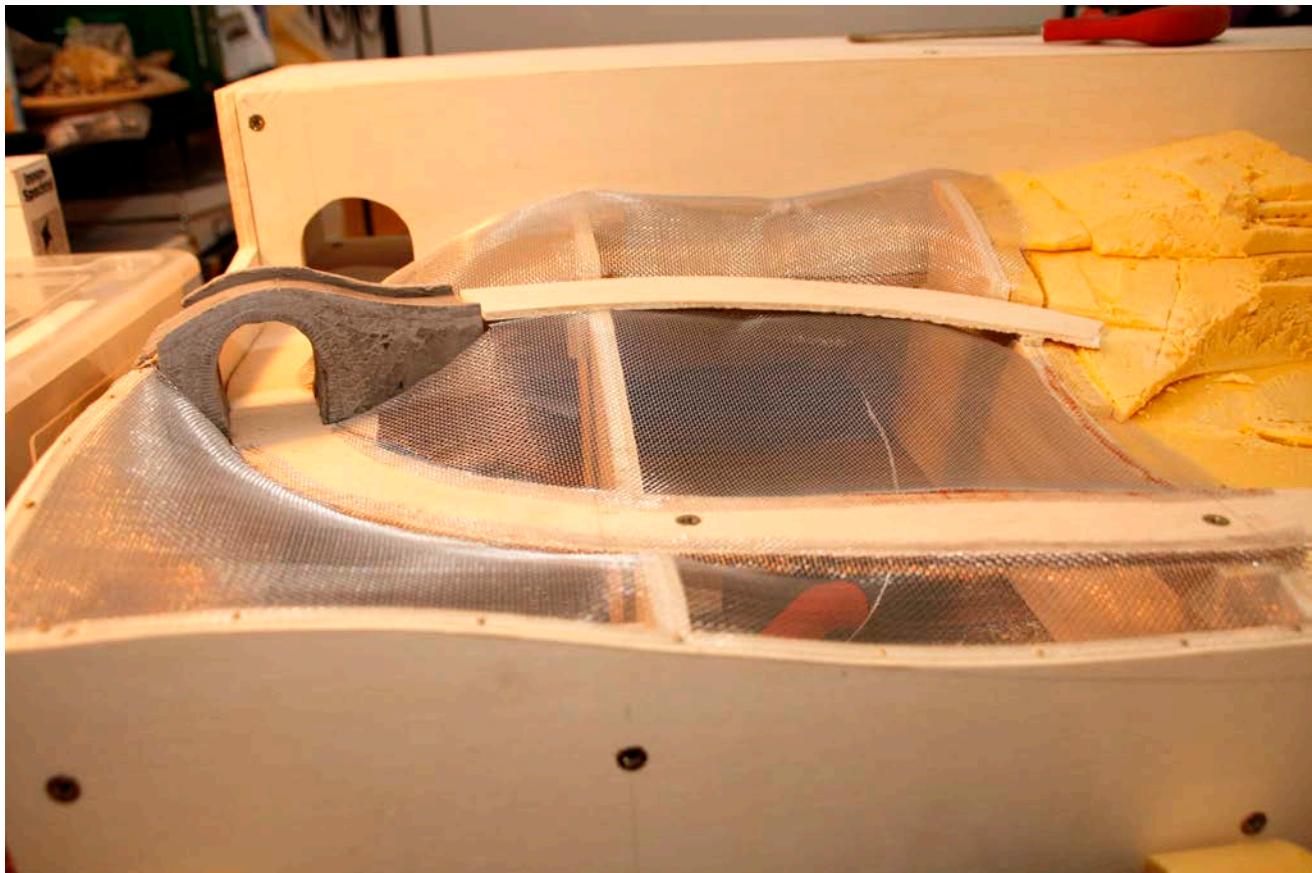


Langsam entsteht so Stück für Stück die Landschaftsoberfläche. Im Bereich der Straße habe ich den Fliegendraht ebenfalls geklebt, allerdings von unten.



# MODELLBAHN

Kupzinger Anlage in Spur N Teil 2



Im Übergang zur Hintergrundkulisse habe ich den Draht abgeknickt, so erhält er zusätzliche Formstabilität.

Stromzufuhr der Gleise anzubringen. Ggf. geht es mit einem langen Bohrer. Das Drahtformen geht auf jeden Fall deutlich schneller als das Styrodurschnitzen.



Der Blick von unten zeigt, dass die Drahtgeflechtmethode der „Philosophie“ der offenen Rahmenbauweise eher entspricht als die Styrodurplatten. Alles ist offen und von unten zugänglich. Im Styrodurbereich ist es schon nicht mehr so einfach, eine kleine Bohrung für die

So schaut der linke Bereich der Anlage nun aus. Die Hügellandschaft und die Einschnittlage der Strecke sind jetzt gut erkennbar.

Aber noch ist die Oberfläche nicht fertig. Sowohl links als auch rechts auf der Minianlage fehlt die Spachtelmasse. Ein fairer Vergleich der Techniken muss also auf die nächste Folge warten.



# LESERBRIEF



## Leserbrief zur Nr. 130

Totgesagte leben länger, ein geläufiger Spruch, gilt wohl auch erfreulicher Weise für den " Silberpfeil ". Nach einigen spärlichen Versuchen war die Nr. 129 Dezember 2013 schon ein Hoffnungsschimmer. Nun die Nr. 130 August 2014 in alleiniger Verantwortung von Dirk Collin. Dankeschön und Glückwunsch !

Das Gefühl von Papier, in einer Papierzeitung blättern, sollte auch in Zeiten elektronischer Medien nicht verloren gehen. Hierzu eine Anregung:

Es könnte abgefragt werden wer den Silberpfeil als Papierausgabe wünscht und aufbewahren möchte. Ungeachtet der dann leider entstehenden Kosten für Papier und Porto.

Dann sollten die Freiflächen besser ausgenutzt werden, selbst wenn es mal keine 24 Seiten werden.

Was vermißt wird, ist der Bericht der Vorstände, oder gibt es nichts zu berichten ?

.... und der Druckfehlerteufel auf Seite 24: Der Schatzmeister wird sicher auch erfreut eine Spendenbescheinigung ab 20,00 C ausstellen.

Freundliche Grüße



# SCHIENENFAHRZEUGE

Aufarbeitung des Güterwagens 155



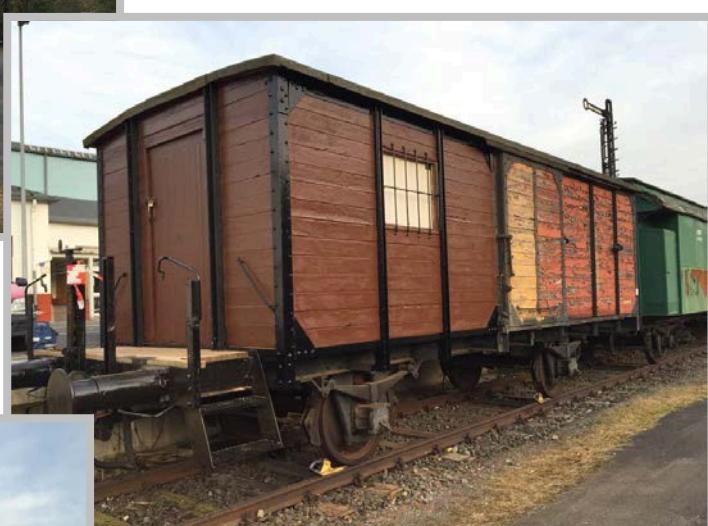
sieht wetterbedingt schlimmer aus wie die Rheinseite.

In Wesseling haben wir mit der äußerlichen Aufarbeitung der Wagen die vor dem Museum stehen begonnen. Wie bei fast allen Fahrzeugen der KBEF gibt es eine gute und schlechte Seite am Fahrzeug. Die Bergseite



zeug zu gelangen. Fenster und Türen wurden bearbeitet und gangbar gemacht. Die kleinen Seitenfenster werden mit

In erster Linie wurde der Eingangsbereich erneuert. Die Bohlen waren alle durchgefaut und es war nicht mehr möglich in das Fahr-



Plexiglas versehen, da doch immer wieder die Glasscheiben zerstört wurden. Wenn der Lagerwagen aufgearbeitet ist, werden wir uns an den alten preußischen Personenwagenwagen begeben.

Das Gesamtbild vor dem Museum sollte doch wieder ansehnlicher werden.

Fotos: Dirk Collin



## Geplante Wiederinbetriebnahme des letzten Doppeltriebwagens ET 57 der Köln-Bonner Eisenbahnen

Dieses Fahrzeug ist sicherlich jedem Leser bekannt. Es bietet derzeit die einzige realistische Chance, ein originales KBE-Fahrzeug wieder in Betrieb zu nehmen.



Fotos: U. Haag



Die bisherige letzte öffentliche Ausstellung des ET57, außerhalb der Unterstellung im Rheinischen Industriebahn Museum (RIM) in Köln-Nippes, fand vom 13. bis 14. Juli 2013 auf dem Bahnhofsfest anlässlich des 30. Geburtstag der Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde in Wesseling statt. Neben weiteren ausgestellten

Fahrzeugen wie dem vereinseigenen ET201, einer Rheingold-Garnitur, sowie diversen Rheincargo Lokomotiven, erweckte die Anwesenheit dieses für Wesseling typischen Fahrzeugs großes Interesse.

Bereits im Vorfeld dieser Veranstaltung gab es vom Verein ET 57 e.V., der dieses originale Fahrzeug betreut, Bemühungen in Richtung Wiederinbetriebnahme. So konnten erstmals die vom Eisenbahn-Bundesamt zugeteilten Nummern für das nationale Fahrzeugregister am Fahrzeug angebracht werden. Über diese Nummern (94 80 0057 001 - 0 D - RIM und 94 80 0057 002 - 8 D - RIM) ist sichergestellt, dass der ET 57 niemals seine alte Zulassung verloren hat. Im Rahmen zahlreicher Fachgespräche um die genannte Veranstaltung herum und mit dem zuständigen Referat des Eisenbahn-Bundesamtes, wurde immer deutlicher das „lediglich“ eine Untersuchung des ET 57 nach § 32 EBO (auch Hauptuntersuchung) für die Wiederinbetriebnahme durchzuführen ist.

Weitere Gespräche bezüglich des möglichen Einsatzgebietes folgten. Macht es doch wenig Sinn in ein Fahrzeug zu investieren welches gerade einmal zwischen Hersel und Brühl-Brücke pendeln könnte. Aber hier zeichneten sich Lösungen ab, so dass der Triebwagen nach einer Abnahme durchaus auf der Rheinufer- und Vorgebirgsbahn eingesetzt werden könnte. Letztendlich führten diese Gespräche und die Kontakte zu Fachleuten, welche u. a. am genannten Festwochenende bei den KBEF geführt bzw. geknüpft wurden zu der grundsätzlichen Entscheidung: Die Aufnahme der Arbeiten für die Hauptuntersuchung des ET 57.



Noch im Herbst 2013 wurde mit der Ausführung dieser Tätigkeiten begonnen. Möglichst viele Arbeiten sollen in Eigenleistung, aber unter fachkundiger Begleitung eines Gutachters durchgeführt werden. In einem ersten Schritt wurden schadhafte Teile der Seitenbeplankung entfernt, um die darunter befindlichen Langträger begutachten zu können. Im Rahmen dieser in Augenscheinahme empfahl der herangezogene Gutachter die vollständige Entfernung der



# PERSPEKTIVEN



Seitenbeblechung, um die darunter befindlichen Langträger begutachten zu können. Im Rahmen dieser Inaugenscheinnahme empfahl der herangezogene Gutachter die vollständige Entfernung der Seitenbleche über dem kompletten Längsträger. Also wurden fast achtzig Meter Blech bis zu einer vordefinierten Höhe aus dem Wagenkasten herausgetrennt.



Ein weiteres Ergebnis der im Rahmen des KBEF-Bahnhofsfestes geführten Fachgespräche war die Bereitschaft der Stadtwerke Bonn (SWB) die im Betriebshof Bonn-Dransdorf befindliche Unterflurdrehmaschine zur Radsatzbearbeitung nutzen zu können. Die aufwändige und detaillierte Planung einer Überführung des ET 57 vom Standort Bw Köln-Nippes nach Bonn-Dransdorf folgte.



Zur Überprüfung der grundsätzlichen Machbarkeit wurde im November 2013 ein Reservelaufdrehgestell per LKW nach Dransdorf gebracht. Hierbei wurde die Durchführbarkeit festgestellt und daraufhin die Planung zur Überführung des ET 57 nach Bonn entsprechend konkretisiert.

Foto: M. Giefer, Bahnhof Brühl Ost

Nach fast einem halben Jahr intensiver Vorbereitung konnte der ET am 27.03.2014 die Halle im Bw Nippes in Richtung Bonn verlassen. Unter Verwendung einer Zwischenkupplung und mittels einer angemieteten V60 des Fördervereins Wupperschiene e.V. konnte der ET die erste Etappe nach Wesseling zurücklegen. Noch am Abend des gleichen Tages erfolgte die Weiterfahrt nach Hersel und in das Netz der SWB. Als Vorspann diente für diesen Streckenabschnitt ein Zweiwege-Unimog der letztgenannten Gesellschaft. Im BO-Strab-Bereich der SWB mussten zahlreiche Radlenker durch zwei Gleisbaurotten des Unternehmens gelöst und nach Durchfahrt des ET 57 wieder befestigt werden. Gegen ein Uhr nachts hatte der Triebwagen sein Ziel, das Zufahrtgleis zur Unterflurdrehmaschine erreicht. Am darauffolgenden Wochenende erhielt das Fahrzeug in Form des sogenannten „Karlsruher Profils“ ein neues Radreifenprofil, das fortan spurführungstechnisch sicherstellt, dass sowohl Eisenbahn- als auch Straßenbahn/Stadtbahn-Strecken befahren werden können. Dies ist grundlegende Voraussetzung für die Durchführung künftiger Sonderfahrten im Mischnetz der HGK.

Nach einigen Probefahrten auf dem Testgleis im Betriebshof Dransdorf aus eigener Kraft waren alle Beteiligten sehr zufrieden und so konnte der ET 57 in der Nacht vom 30. auf den 31. März die Rückfahrt nach Köln aufnehmen. Diese erfolgte im Streckennetz der SWB mit entsprechender Genehmigung aus eigener Kraft. Das Betriebspersonal konnte sich bei der Überführungsfahrt von der guten Laufruhe des Fahrzeuges überzeugen.





# PERSPEKTIVEN



Ein immer wieder auftauchendes Gerücht ist, dass der ET 57 nicht an Hochbahnsteigen der Stadtbahn vorbei passt. Dies wurde bereits im Vorfeld für das zu befahrende HGK- und SWB-Netz überprüft. Wie nicht anders erwartet, sind wir heil nach Hause gekommen. Dies gilt natürlich auch für das Zusammenspiel von Bahnsteighöhe und Fußbodenhöhe des Fahrzeugs.



Im Anschluss an die Rückkehr nach Nippes konnten natürlich nicht die Füße hochgelegt werden! Der an beiden Fahrzeughälften freigelegte Langträger musste bearbeitet bzw. behandelt und wieder verkleidet werden. Diese Arbeiten zogen sich fast durch den ganzen Sommer 2014. Am Ende waren die Träger entrostet, mit Korrosionsschutz behandelt und die Bleche angeschweißt, geschliffen, entfettet und mit Rostschutzgrundierung gestrichen.

Nächster Arbeitsschwerpunkt des kleinen Teams in Nippes war die Sanierung schadhafter Stellen an den Kurzkuppelenden des Triebwagens. Auch hier mussten teilweise großflächige Bleche herausgetrennt und durch neue ersetzt werden. Die Arbeiten dehnten sich an einigen Stellen bis in den Bereich des Daches und des Faltenbalgübergangs aus. Aktuell stehen diese Arbeiten kurz vor dem Abschluss, aber es wartet noch sehr viel Arbeit auf das Team, um dem großen Ziel, der Wiederinbetriebnahme des ET 57 schrittweise näher zu kommen.



Und wer weiß! Vielleicht können ja schon im kommenden Jahr 2015 wieder Nikolausfahrten, in einem historischen Eisenbahnfahrzeug, im angestammten Netz der KBE zwischen Köln und Bonn, und unter Regie der Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde e. V. mit dem letzten Doppeltriebwagen der ehemaligen KBE, nämlich dem ET 57 durchgeführt werden. Ein kleines, aber engagiertes Team in Nippes arbeitet weiter daran und vielleicht gesellen sich ja noch einige Arbeitswillige aus den Reihen des KBEF dazu. Wir alle würden es begrüßen, denn die Drehgestelle des Fahrzeuges stellen noch einen Arbeitsschwerpunkt dar, der in nächster Zeit noch viel Engagement erfordert. Packen wir es doch zusammen und in enger Abstimmung an! Das angestrebte Ziel bringt beide Vereine weiter und die Öffentlichkeit wird dann sowieso nur eines interessieren: Den nach Bonn West abfahrbereiten ET 57 am Hausbahnsteig in Wesseling!



# Zu guter Letzt



## Silberpfeil Nr. 131

Ausgabe Dezember 2014  
28. Jahrgang

### Verlag und Herausgeber

Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde e.V.  
Vorsitzender Karl Heinz Frede  
Internet-Adresse: [www.kbef-ev.de](http://www.kbef-ev.de)

### Redaktion und Vertrieb

Dirk Collin  
Bröhlstraße 2  
50389 Wesseling  
Mobil 0172 241 1616  
Mail [collind@kbef-ev.de](mailto:collind@kbef-ev.de)

Der SILBERPFEIL erscheint möglichst viermal im Jahr (Monate 3, 5, 8 und 11).

KBEF-Mitglieder erhalten die Vereinszeitschrift kostenlos.  
Schutzgebühr für Nichtmitglieder 11,40 €. Im Jahresabo einschl. Versandkostenanteil.  
Einzelausgaben 1,90 € plus -,95 € Versandkostenanteil.

© Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

**Vereinskonto** für Schutzgebühr Silberpfeil-Abo, Beiträge, Spenden an die Redaktion:

Postbank Köln  
Konto: 38352502  
BLZ: 37010050

Für Spenden über 20€ wird auf Wunsch eine steuerabzugsfähige Spendenbescheinigung ausgestellt.

Leserbriefe und Beiträge sind willkommen, das Einverständnis für notwendige Kürzungen wird vorausgesetzt.

Der nächste SILBERPFEIL erscheint Ende Februar 2015.  
Redaktionsschluss: 15. Februar 2015

## Nachruf

*Mit Trauer erfüllt uns die Nachricht vom Tod unseres Mitglieds und Kollegen*

## Rafael Krüger

*Der unerwartete Tod macht uns tief betroffen und sehr traurig.*

*Wir werden ihn als engagierten und geschätzten Kollegen in Erinnerung behalten*

*Unser aufrichtiges Mitgefühl gilt seiner Familie*

*Adressenaufkleber*

### An dieser Ausgabe haben mitgewirkt:

- Die Vorstandsmitglieder für ihre Fachbereiche;  
Udo Haag, Peter Schneider,  
Museum J. Riemann
- Bilder und Infos  
Udo Haag, Dirk Collin, J Riemann